



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

## PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires

### DECLARA

Reclamar la derogación del Decreto N° 1.984/06, por ser restrictivo *in extremo* de los beneficios otorgados por el artículo 22° de la Ley 10592 -Régimen Jurídico Básico e Integral para Personas Discapacitadas-, por ser discriminatorio hacia quienes tienen dificultades de desplazamiento, y por vulnerar el principio de equiparación de oportunidades específicamente reconocido a las personas con discapacidad en el artículo 75 inciso 22 de la Constitución Nacional, y los Derechos establecidos en el inciso 5 -De la discapacidad- del artículo 36° de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires.

CARLOS ALBERTO NIVIO  
Diputado Provincial  
H. Cámara de Diputados  
Pcia. de Buenos Aires.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



## FUNDAMENTOS

La provincia de Buenos Aires, por medio de la Ley 10592, estableció un Régimen Jurídico Básico e Integral para las Personas Discapacitadas. De acuerdo con el artículo 1º de la citada norma, "el Estado provincial asegurará los servicios de atención médica, educativa y de seguridad social a los discapacitados en imposibilidad de obtenerlos. Asimismo, brindará los beneficios y estímulos que permitan neutralizar su discapacidad, teniendo en cuenta la situación psico-física, económica y social, y procurará eliminar las desventajas que impidan una adecuada integración familiar, social, cultural, económica, educacional y laboral".

El artículo 22º, correspondiente al Título II - Capítulo V de dicha ley, desarrolla los aspectos relacionados con el transporte público y su utilización por personas discapacitadas. El texto vigente expresa "Las empresas de Transporte Colectivo Terrestre y Fluvial que operen regularmente en el territorio provincial deberán transportar a las personas con discapacidad, en forma gratuita o mediante sistemas especiales, en el traslado solicitado por el beneficiario, sin diferir la oportunidad del viaje por motivos inherentes a las categorías del servicio disponible. Dicho traslado abarcará el trayecto que medie entre el lugar donde se encuentre el beneficiario y cualquier destino al que deba concurrir por razones familiares, asistenciales, educacionales, laborales o de cualquier índole que tiendan a favorecer su plena integración social. En aquellos supuestos en que el discapacitado no pueda valerse por sí mismo, el beneficio del párrafo anterior se hará extensivo a la persona que lo acompañe".

Asimismo agrega: "La reglamentación establecerá las comodidades que deben otorgarse a las personas discapacitadas y las características de los pases que deberán exhibirse, debiendo los mismos mantener su validez por idéntico plazo al establecido en el certificado de discapacidad expedido por la Autoridad competente. Además las empresas de Transporte Colectivo Fluvial se encuentran obligadas a permitir el acompañamiento de perros lazarillos para los casos en que el pasajero se trate de un discapacitado visual".

Finalmente, se determina que: "La inobservancia de esta norma, por parte de las empresas de transporte colectivo, las hará pasibles de las sanciones previstas en las leyes y decretos que reglamentan el mencionado servicio público en la Provincia de Buenos Aires."

El Decreto 1.149/90 -reglamentario de la Ley 10.592-, respecto al artículo 22º estableció los requisitos para el otorgamiento del pase destinado al uso gratuito de los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros sometidos a la jurisdicción provincial o municipal, las condiciones para el traslado del acompañante, la reserva de asientos para ser utilizados por discapacitados con su correspondiente identificación, las obligaciones legales de los transportistas, la gratuidad de los trámites, y los derechos de las personas discapacitadas en relación con los servicios de transporte.

Con referencia a estos últimos, en el inciso 10 se establece que podrán transportar con ellos sillas de ruedas y todo otro elemento de ambulancia o requerido por su condición; que podrán viajar acompañados con perros lazarillos, y que tendrán la posibilidad de descender por la puerta delantera, como así también en el lugar en que lo soliciten, aun cuando allí no exista parada oficial autorizada. Cabe mencionar que todos estos derechos rigen "incluso en servicios interurbanos de larga distancia".

Con fecha 11 de noviembre de 2004, el Poder Ejecutivo dictó el Decreto 2.744, modificatorio del Decreto 1.149/90 al sustituir los incisos 1) a 5) inclusive de la reglamentación del artículo 22º de la Ley 10.502. En los considerandos de la norma se expresa "Que se torna necesario flexibilizar la requisitoria establecida para hacer uso del ejercicio del derecho de gratuidad que en materia de transporte público de pasajeros se refiere, eliminando las causales que limitan el mismo en cuanto al destino al que se desea viajar, en consonancia con el espíritu de la ley".

También se afirma: "Que en tal sentido debe entenderse que el Certificado de Discapacidad, emitido por autoridad competente, al cual se remite la legislación supra mencionada, es documento válido y suficiente para acceder al beneficio de gratuidad y posibilidad de traslado en el ámbito bonaerense".



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

En síntesis, la parte resolutive del Decreto 2.744/04 determina: "que el Certificado de Discapacidad establecido por la Ley 10592 y sus modificatorias, será el documento válido y suficiente para tramitar la credencial habilitante", establece los únicos requisitos que deberán presentar, que la necesidad de acompañante será expresamente aclarada en el Certificado de Discapacidad, y que "el motivo del viaje no constituye limitante alguna al beneficio de gratuidad establecido por la Ley 10592".

Cabe destacar la modificación establecida para el Inciso 3), el cual quedó redactado de la siguiente forma: "Para la solicitud de un pasaje de larga distancia, el interesado o su representante legal, munido de la credencial referida en el inciso anterior o bien con el Certificado de Discapacidad y el documento que acredite su identidad, podrá concurrir a la ventanilla de las presentadoras para tales fines y solicitarlo, adecuándose a los servicios y frecuencias vigentes".

Finalmente se agrega: "Producida la eventualidad de no poder acceder al requerimiento del día y/u horario solicitado por el requirente, la prestadora deberá asegurar la posibilidad de viajar en el primer servicio inmediato siguiente".

Con posterioridad, con fecha 10 de agosto de 2006, el Poder Ejecutivo emitió el Decreto N° 1.984, el cual modifica el artículo 1° inciso 3 del Decreto N° 2.744 de 2004, quedando redactado de la siguiente manera:

"Inciso 3). Para la solicitud de un pasaje de larga distancia, el interesado o su representante legal, munido de la credencial referida en el inciso anterior y el documento que acredite su identidad, podrá concurrir a la ventanilla de las prestadoras para tales fines y solicitarlo.

Para cada servicio la obligación de transporte se limitará a una (1) plaza para discapacitado y una (1) para su acompañante, si el servicio cuenta con hasta cincuenta y cuatro (54) asientos y de dos (2) plazas para discapacitados y su acompañante si la capacidad fuera mayor.

Producida la eventualidad de no poder acceder al requerimiento del día y/u horario solicitado por el portador de la credencial, la prestadora deberá informar a solicitud del usuario y/o de la Dirección Provincial del Transporte, el número de credencial y nombre de la persona que ocupa el servicio solicitado. Sin perjuicio de ello la prestadora deberá reservar al solicitante un pasaje en el primer servicio inmediato posterior respetándose los cupos arriba establecidos".

La modificación del inciso 3 del artículo 1° del Decreto 2.744/04, comprende la eliminación de la última parte del primer párrafo, la que indicaba respecto a la solicitud del pasaje: "adecuándose a los servicios y frecuencias vigentes".

Por otra parte se efectuó otra corrección en la redacción del último párrafo, en el cual se cambió el término "requirente" por: "portador de la credencial", y en lugar de establecer que la prestadora deberá "asegurar la posibilidad de viajar en el primer servicio inmediato siguiente", se cambió por: "informar a solicitud del usuario y/o de la Dirección Provincial del Transporte, el número de credencial y nombre de la persona que ocupa el servicio solicitado. Sin perjuicio de ello la prestadora deberá reservar al solicitante un pasaje en el primer servicio inmediato posterior respetándose los cupos arriba establecidos".

Salvo por la última parte de la transcripción precedente, dichas modificaciones no resultan demasiado trascendentes; sin embargo, el cambio más importante está dado por la incorporación de un párrafo intermedio en el texto original (Decreto 2.744/04). Específicamente, el nuevo párrafo intercalado limita para cada servicio la obligación de transporte a solo un discapacitado y un acompañante, para los casos de unidades de hasta 54 asientos, cantidad que aumenta a dos discapacitados y "su acompañante" (sic) cuando la capacidad fuese mayor.

Se trata sin lugar a dudas de incorporar una drástica limitación al transporte gratuito de las personas discapacitadas, establecido sin restricciones por los legisladores al sancionar la Ley 10592 -"Régimen Jurídico Básico e Integral para las Personas Discapacitadas"-.

En los considerandos del decreto analizado se puede encontrar el origen de la decisión adoptada por el Poder Ejecutivo, en el sentido de imponer un cupo para los discapacitados en el servicio público de transporte. En aquellos se hace mención al Decreto N° 118, dictado por el Gobierno Nacional con fecha 3 de febrero de 2006. Se debe tener en cuenta que se trata de una norma que contiene variadas disposiciones referidas a diversas competencias del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios, entre otros puntos normados se encuentran los criterios de distribución de recursos de un fideicomiso, la realización de nuevos acuerdos con las Empresas Refinadoras y Productoras de Hidrocarburos, la reasignación de los fondos del SIFER y el SISTAU, y la reconstitución de la Reserva de Liquidez del SIT.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

Entre los puntos mencionados precedentemente se encuentra el artículo 4º, cuyo inciso b) establece: "Para cada servicio, la obligación de transporte se limitará a una (1) plaza para discapacitado y una (1) para su acompañante, si el servicio cuenta con hasta cincuenta y cuatro (54) asientos y de dos (2) plazas para discapacitados y su acompañante si la capacidad fuera mayor". Se trata del mismo texto incorporado posteriormente por el Gobierno Provincial en el Decreto N° 1.984/06 dictado seis meses después.

No caben dudas que se trata de una limitación al beneficio otorgado a los discapacitados por las leyes vigentes, medida que evidentemente favorece a las empresas de transporte público de pasajeros al asegurarles la casi totalidad de los pasajes pagos. Para ello se impide que los discapacitados puedan acceder sin restricciones a las unidades de transporte.

La medida adoptada por el Poder Ejecutivo Nacional, es violatoria de los beneficios conferidos por la Ley 22431 - "Sistema de Protección Integral de los Discapacitados", con las modificaciones introducidas por el artículo 1º de la Ley 25635. Dicha norma establece en su artículo 22º inciso a): "Las empresas de transporte colectivo terrestre sometidas al contralor de autoridad nacional deberán transportar gratuitamente a las personas con discapacidad en el trayecto que medie entre el domicilio de las mismas y cualquier destino al que deban concurrir por razones familiares, asistenciales, educacionales, laborales o de cualquier otra índole que tiendan a favorecer su plena integración social. La reglamentación establecerá las comodidades que deben otorgarse a las mismas, las características de los pases que deberán exhibir y las sanciones aplicables a los transportistas en caso de inobservancia de esta norma. La franquicia será extensiva a un acompañante en caso de necesidad documentada".

Como se desprende de la lectura del mencionado artículo, no se establece ningún tipo de limitación para el transporte gratuito de las personas discapacitadas, en los servicios de transporte colectivo terrestre brindados por las empresas.

El dictado del mencionado Decreto nacional dio lugar a numerosos reclamos por parte de personas discapacitadas damnificadas por la cuestionable medida, así como por las diversas entidades que nuclear a los mismos. Las quejas, sustentadas en la contradicción entre lo dispuesto por el Decreto 118/06 y lo establecido por la Ley 22431, llevó a que la Defensoría del Pueblo de la Nación interviniera en el caso.

El Dr Eduardo Mondino manifestó que: "Con respecto a las recomendaciones formuladas en materia de accesibilidad cabe mencionar especialmente, aquella en la que se recomendó la modificación del Decreto N° 118/2006 mediante la derogación de su Artículo 4º, en tanto dispuso la existencia de un cupo en los medios de transporte, vulnerando el principio de equiparación de oportunidades específicamente reconocido a las personas con discapacidad en el artículo 75, inc 22, de la Ley Suprema y demás instrumentos legales como medio para compensar las desventajas producidas por la situación discapacitante".

Asimismo, el titular de la Defensoría afirmó que: "Cabe señalar que un importante número de quejas presentadas ante esta Defensoría del Pueblo de la Nación guardan directa relación con la afectación de los derechos de niños, niñas y adolescentes con discapacidad que viajan desde distintas provincias del país para ser atendidos en centros hospitalarios de la Capital Federal, ya que no disponen de la necesaria atención en sus localidades".

Cabe destacar que, ante el cúmulo de reclamos recibidos por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), a partir de la decisión de las empresas de transporte público de pasajeros de larga distancia de aplicar la limitación de plazas indicada en el Decreto 118/06, la CNRT intimó a los empresarios a otorgar todos los pasajes que se les solicitaran, situación que desencadenó una controversia respecto a la aplicabilidad inmediata de la cuestionada norma. A mediados del año pasado, la Cámara que los agrupa (CELADI), reclamó a los organismos nacionales competentes por la plena vigencia y operatividad del decreto dictado por el PEN.

La reacción de los empresarios de nivel nacional, surgió ante la actitud dubitativa de la Subsecretaría de Transporte Automotor de la Nación, respecto a aplicar taxativamente la medida restrictiva, debido a los múltiples reclamos recibidos por parte de discapacitados afectados.

La provincia de Buenos Aires, al dictar un Decreto provincial similar al nacional, en cuanto a incorporar en sus disposiciones la misma limitación de plazas para discapacitados en las líneas de larga distancia, viene sufriendo los mismos cuestionamientos respecto al carácter discriminatorio hacia las personas con discapacidad.

Cabe destacar que la parte pertinente del Decreto provincial N° 1.984/06, al ser transcripta del Decreto nacional N° 118/06, incorporó algunas inexactitudes. En principio, cuando se refiere a los casos de dos plazas para discapacitados, se indica: "y su acompañante", como si se tratara de la misma persona que



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



acompañar a ambos discapacitados, por lo que no podrían transportarse dos discapacitados con sus respectivos acompañantes.

Peor aún es el caso de la referencia al tipo de línea a la cual es de aplicación la limitación de plazas en los servicios de transporte provincial. El texto del inciso 3 comienza expresando: "Para la solicitud de un *pasaje de larga distancia*, el interesado...", continuando luego con las indicaciones de la presentación de la credencial y la limitación de las plazas.

Al respecto, conviene tener presente que los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros están clasificados por el Decreto N° 6.864/58, reglamentario de la Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros (Decreto-Ley 16.378/57).

La norma citada precedentemente establece en su artículo 47°, correspondiente al Capítulo I del Título III, que los servicios regulares, según las características de su zona de influencia, su frecuencia horaria y la modalidad de sus tráficos, se clasifican en: interurbanos, urbanos y rurales; definiendo a los primeros nombrados como: "líneas cuya finalidad esencial reside en la intercomunicación directa de centros poblados separados entre sí por zonas suburbanas y/o rurales de escasa densidad demográfica, con limitada renovación de pasaje intermedio, secciones tarifarias predominantemente más extensas que para los urbanos, y horarios fijos espaciados, diarios o periódicos"

Más aún, el Decreto N° 2.270/06 que, como puede apreciarse, fue dictado con posterioridad al Decreto N° 1.984/06, estableció "para los servicios interurbanos definidos en el artículo 47 inciso I) del Decreto N° 6.864/58 la siguiente clasificación: a) Servicio Común, b) Servicio Común con Aire Acondicionado c) Servicio Semi Cama, d) Servicio Cama Ejecutivo, y e) Servicio Cama Suite.

O sea que se ratifica la denominación general de los servicios en la provincia de Buenos Aires, de lo que surge la inexistencia de servicios cuya denominación oficial se corresponda con lo expresado en el Decreto 1.984/06. En sus considerandos se expresa: "Que las medidas contenidas en el presente Decreto alcanzarán a los servicios de larga distancia". Este motivo determinaría de por sí la improcedencia de la citada norma por no corresponder a la presente estructura y clasificación de los servicios.

El hecho de que el Poder Ejecutivo haya pretendido restringir el beneficio otorgado a los discapacitados, so pretexto de asimilar sus disposiciones a las implementadas a nivel nacional, copiando lisa y llanamente el texto de un decreto que contradice abiertamente lo establecido por la ley vigente al establecer el "Régimen Jurídico Básico e Integral para las Personas Discapacitadas", solo se explica por favorecer al sector empresarial en su voracidad por obtener el máximo beneficio económico en su actividad, sin importar el carácter de servicio público de la misma ni los derechos otorgados a personas con discapacidad.

Cabe destacar que el citado artículo 1° del Decreto 1984/06 comienza su redacción con el siguiente texto: "Modificase, bajo la exclusiva responsabilidad de los funcionarios que propician la gestión, el artículo 1° inciso 3° del Decreto N° 2.744 de 2004". La parte que hemos destacado da la pauta que se trata de una disposición muy particular sujeta a cuestionamientos, y de allí la aclaración respecto a la limitación de responsabilidades.

Los propios considerandos de la citada norma resultan contradictorios con lo dispuesto, en la medida en que se afirma: "Que se torna necesario flexibilizar la requisitoria establecida para hacer uso del ejercicio del derecho de gratuidad que en materia de transporte público de pasajeros se refiere, eliminando las causales que limitan el mismo en cuanto al destino al que se desea viajar, en consonancia con el espíritu de la ley".

También se expresa: "Que es responsabilidad del Gobierno Provincial velar por el cumplimiento del principio de igualdad entre los hombres, no como nivelación absoluta, sino como igualdad relativa, propiciando una legislación tendiente a compensar las desigualdades naturales". Agregándose: "Que las razones que actualmente posibilitan el ejercicio del derecho de gratuidad en el transporte público, por conducto de la nueva normativa, comprende necesidades familiares, asistenciales, educacionales, laborales o de cualquier índole que permitan su plena integración social".

Ninguno de los fundamentos del Decreto de marras se corresponde con las disposiciones del mismo. Todo lo opuesto, parecen contradecirlas. De más está decir que ninguna de las disposiciones contenidas en la Ley N° 10.592 que estableció el mencionado Régimen Jurídico, ni en sus Decretos Reglamentarios N° 1149/90 y 2744/04, plantean algún tipo de limitación al transporte gratuito de personas discapacitadas. Tanto dicha Ley con la de similar carácter vigente a nivel nacional, establecen el mismo beneficio en el sentido que las empresas de transporte colectivo terrestre deberán transportar a las personas con discapacidad, en forma gratuita.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



La limitación impuesta resulta injusta, no solamente por ser discriminatoria y contraria a las disposiciones establecidas por los legisladores en materia de protección de las personas discapacitadas, sino porque además ni siquiera se corresponden los cupos restrictivos que se pretenden imponer con la proporcionalidad que, en materia demográfica, representan aquellos que están afectados por discapacidades. Se debe tener en cuenta que dicho sector poblacional constituye entre un 8 y un 12 por ciento del total de los habitantes, por lo que ni siquiera la limitación impuesta se relaciona con dicha magnitud, lo que hace más discriminatoria aún la antojadiza disposición.

Cuando se tratan cuestiones de solidaridad y justicia social para con los más desprotegidos o desfavorecidos por motivos diversos, se aplica lo que se denomina "discriminación positiva", la cual responde al criterio de favorecer a quienes se ven disminuidos en sus posibilidades de acceder a bienes y servicios que ofrece la sociedad. De acuerdo con este criterio, la cantidad de espacios reservados para su utilización por parte de personas discapacitadas, no solo debería respetar el mencionado porcentaje de personas afectadas, sino que debería ser superior por lo expuesto precedentemente.

En función de ello creemos que, de quererse establecer una cantidad máxima de plazas para discapacitados a efectos de no afectar las posibilidades de transporte del resto de la población, dicho cupo no podría ser menor al 15 por ciento del total. De ser así, para unidades de 54 asientos, el cupo debería ser de 8 plazas para discapacitados. Al comparar esta cifra con lo establecido en el Decreto 1.984/06, es decir solo 1 plaza, y también con lo que correspondería de considerarse exclusivamente la proporcionalidad a nivel demográfico (8 a 12%) que supondría en promedio 5 plazas para la misma capacidad de unidad de transporte.

Resulta más que evidente que la disposición dictada por el Poder Ejecutivo, no solo establece una limitación no considerada por los legisladores en el dictado de la Ley 10592, sino que constituye una norma discriminatoria hacia las personas discapacitadas al establecer un cupo que, en lugar de facilitar su transporte otorgándoles mayores posibilidades, termina reduciendo las mismas con un cupo inferior a lo que como mínimo les correspondería.

Asimismo, aparece como contradictoria dicha medida con las proclamas de muchos funcionarios en favor de los derechos de los discapacitados y en contra de toda discriminación. Más aún, periódicamente son sancionadas y promulgadas leyes tendientes a la eliminación de barreras urbanísticas, arquitectónicas, de transporte y comunicación.

Como ejemplo cabe citar la Ley 12502, modificatoria del artículo 47º del Decreto Ley 16.378/57 -Ley Orgánica del Transporte de Pasajeros de la Provincia de Buenos Aires-, la cual estableció un cronograma de incorporación progresiva de unidades especialmente adaptadas para el transporte de personas con movilidad reducida. Es decir que, mientras se efectúan plausibles declaraciones y se anuncian acciones a favor de las personas discapacitadas, paralelamente se dictan normas como el Decreto 1.984/06 claramente discriminatorias hacia los mismos.

La aplicación del cuestionado decreto provincial derivó en innumerables reclamos por parte de personas discapacitadas que se veían con grandes dificultades para viajar, ante el más que exiguo cupo de pasajes establecido por la Gobernación a favor de las empresas transportistas. Los mismos se han venido manifestando -a nivel individual y por sus entidades representativas-, tanto a través de los medios de difusión como hacia los organismos públicos competentes en materia de transporte y, asimismo, los que atienden casos de discriminación.

Debe comprenderse la gravedad de la situación planteada por la limitación impuesta, toda vez que se analicen casos típicos que ocurren cotidianamente. Las personas discapacitadas tienen dificultades para su movilidad, situación que se agrava por la muy escasa existencia de vehículos adaptados para todo tipo de usuarios, especialmente los destinados al transporte público de pasajeros.

Demás está decir las complicaciones que representa para un discapacitado el hecho de concurrir a una estación terminal de ómnibus para viajar -ya de por sí nada tan sencillo como para una persona sin inconvenientes de movilidad-, y encontrarse con la imposibilidad de hacerlo ya que la única plaza ha sido ocupada, debiendo, tratándose del único servicio diario, tener que realizar su traslado de retorno para volver a intentar el viaje al día siguiente.

Peor aún son los casos de una parada en ruta de zona rural, donde las posibilidades de transporte son mucho menores. De encontrarse allí dos personas discapacitadas, una sola podría viajar -siempre y cuando no se encuentre ya ocupada la plaza en el ómnibus- mientras que la restante -o ambas- deberá retornar a su domicilio a la espera de encontrar otro día una unidad con el cupo único no cubierto.



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*

Indudablemente, el cuestionado Decreto 1984/06 ha sido dictado en función de los intereses económicos de los empresarios del transporte y no de los de un importante sector de nuestra comunidad, el cual requiere de facilidades para poder suplir sus dificultades de traslado. La antojadiza medida de la Gobernación coincide con la lógica capitalista del empresariado, asegurándole usufructuar de la venta del 98% del pasaje disponible. En su objetivo de lograr la mayor rentabilidad de sus actividades -permisionarios de un "servicio público"-, no dudan en afectar a las personas discapacitadas. Es muy probable que hasta especulen con la probabilidad de que muchas de ellas, ante la imposibilidad de acceder al pasaje gratuito instituido por la Ley, decidan abonar el mismo ante las complicaciones que reviste su desplazamiento.

La Ley 22431 -"Sistema de Protección Integral de los Discapacitados"- en su artículo 1º expresa: Institúyese por la presente ley, un sistema de protección integral de las personas discapacitadas, tendiente a asegurar a éstas su atención médica, su educación y su seguridad social, así como a concederles las franquicias y estímulos que permitan en lo posible neutralizar la desventaja que la discapacidad les provoca y les den oportunidad, mediante su esfuerzo, de desempeñar en la comunidad un rol equivalente al que ejercen las personas normales".

De igual forma, la Ley 10592 -"Régimen Jurídico Básico e Integral para las Personas Discapacitadas"-, establece en su artículo 1º: "Establécese por la presente ley un régimen jurídico básico e integral para las personas discapacitadas. El Estado provincial asegurará los servicios de atención médica, educativa y de seguridad social a los discapacitados en imposibilidad de obtenerlos. Asimismo, brindará los beneficios y estímulos que permitan neutralizar su discapacidad, teniendo en cuenta la situación psico-física, económica y social, y procurará eliminar las desventajas que impidan una adecuada integración familiar, social, cultural, económica, educacional y laboral".

Queda claro que, tanto el Régimen nacional como el provincial, resultan coincidentes en establecer entre sus objetivos el de conceder a las personas discapacitadas beneficios, franquicias y estímulos que permitan neutralizar las desventajas que la discapacidad les provoca.

En particular, con referencia al artículo 22º del citado régimen provincial, también resulta evidente el objetivo del legislador, en el sentido que las empresas de transporte colectivo terrestre deben transportar a las personas con discapacidad, en forma gratuita. La reglamentación de dicho artículo -Decreto 1.149/90- no determinó reducción alguna respecto al criterio de otorgar el beneficio a todos los discapacitados, detallando particularmente los requisitos para el otorgamiento de los pases, los casos de acompañantes, y el ascenso a las unidades con sillas de ruedas y perros lazarillos.

La única limitación no aclarada en la propia ley y definida en el Decreto reglamentario, estuvo determinada por los lugares de destino de los pasajeros discapacitados; situación que fue enmendada con la sanción por parte de la Legislatura de la Ley 13877. Esta nueva norma, modificatoria de la Ley 10592 en su artículo 22º, amplió el contenido del mismo estableciendo que los viajes podrían realizarse a "cualquier destino", extendiendo el beneficio al acompañante y permitiendo los perros lazarillos, en caso de que fuese necesario. Por último, se estableció que las empresas de transporte no podrían diferir los viajes por motivos inherentes a las categorías del servicio disponible.

Es decir que con esta última norma -recientemente sancionada-, modificatoria de la vigente en el artículo de marras, los legisladores ratificaron el beneficio otorgado a las personas discapacitadas en materia de transporte gratuito y, más aún, ampliaron el marco de aplicación.

La Constitución de la Provincia de Buenos Aires, en su artículo 36º -integrante de la "Sección Primera: Declaraciones, Derechos y Garantías"-, reconoce los derechos sociales estableciendo que: "La Provincia promoverá la eliminación de los obstáculos económicos, sociales o de cualquier otra naturaleza, que afecten o impidan el ejercicio de los derechos y garantías constitucionales".

Específicamente, el inciso 5 del citado artículo expresa: "De la Discapacidad. Toda persona discapacitada tiene derecho a la protección integral del Estado. La Provincia garantizará la rehabilitación, educación y capacitación en establecimientos especiales; tendiendo a la equiparación promoverá su inserción social, laboral y la toma de conciencia respecto de los deberes d solidaridad sobre discapacitados".

La "Declaración de los Derechos de los Discapacitados", aprobada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), de cumplimiento por todos sus países miembros, establece en su punto 5: "El discapacitado tiene derecho a las medidas destinadas a permitirle lograr la mayor autonomía posible". A su vez, el punto 10 indica: "El discapacitado debe ser protegido contra toda explotación, toda reglamentación o todo trato discriminatorio, abusivo o degradante".



*Honorable Cámara de Diputados  
Provincia de Buenos Aires*



Por todo lo expuesto, no caben dudas que la disposición contenida en el Decreto 1.984/06 resulta, en principio, contraria al espíritu del beneficio otorgado por el artículo 22° de la Ley 10592, al dictar limitaciones que esta ley no establece, las cuales adquieren un carácter discriminatorio hacia las personas discapacitadas ante la irracional restricción impuesta a las mismas en el ejercicio del derecho adquirido. Por lo tanto, y en coincidencia con los innumerables reclamos de quienes se han visto afectados por dicha disposición, solicito a los miembros de esta Cámara la sanción favorable al presente proyecto de Resolución.

CARLOS ALBERTO NIVIO  
Diputado Provincial  
H. Cámara de Diputados  
Pcia. de Buenos Aires.